Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2875

Vragen van de leden **Visser** en **De Boer** (beiden VVD) aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht «Stad klaar met tunnelmalaise»* (ingezonden 17 april 2015).

Nader antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 17 juni 2016). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2015–2016, nr. 2229.

Vraag 1
Kent u de berichten «Stad klaar met tunnelmalaise»[1] en «Rover: maat is vol met treinstoringen Schiphol»?[2]

Vraag 2
Klopt de berichtgeving dat gemiddeld dertig keer per maand het verkeer voor de Coentunnel stilstaat vanwege een te hoge vrachtwagen? Zo nee, hoe vaak zijn er in het afgelopen kwartaal dan stremmingen ontstaan voor de Coentunnel, van welke duur zijn deze en wat zijn hiervan de oorzaken? In hoeverre is dit een toename of afname in vergelijking met kwartaal één in 2014?

Vraag 3
Hoe vaak zijn er in het afgelopen kwartaal stremmingen ontstaan voor de Schipholtunnel? Van welke duur zijn deze en wat zijn hiervan de oorzaken? In hoeverre is dit een toename of afname in vergelijking met kwartaal één in 2014?

Vraag 4
Is er sprake van een toe- of afname van stremmingen voor verkeerstunnels? Wat zijn de oorzaken? In hoeverre spelen de nieuwe eisen met betrekking tot de tunnelveiligheid hierin een rol? Deelt u de mening dat met de vele stremmingen en files voor deze tunnels enorme economische schade wordt veroorzaakt?

1 Telegraaf, 10 april 2015: http://eservice-data.solidam.com.s3-website-us-east-1.amazonaws.com/publication/telegraaf/native-app/issue/2015/04/10/0002/public/frame/7cef32a73143ce2ea886d12c5a74eeb955fab34e.html
2 https://www.rover.nl/actueel/819-rover-maat-is-vol-met-treinstoringen-schiphol

ah-tk-20152016-2875
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2016

Vraag 5
Klopt het dat de gemeente Amsterdam een inventarisatie maakt van de schade als gevolg van stremmingen voor de Coentunnel en de Schipholtunnel? Zo ja, kunt u deze informatie gebruiken om een indicatie te maken van alle kosten die gepaard gaan met de stremmingen bij Nederlandse verkeerstunnels? Zo ja, kan er worden aangegeven waar deze financiële schade neerslaat? Bent u bereid deze informatie naar de Tweede Kamer te sturen?

Vraag 6
Kunt u reflecteren op de stelling van Rover dat de aannemer van de Schipholtunnel aansprakelijk moet worden gesteld voor de slechte prestaties ten aanzien van de beschikbaarheid van de Schipholtunnel?

Vraag 7
Klopt de berichtgeving dat de sensoren in de Schipholtunnel en Coentunnel vals alarm slaan? Zo nee, zijn de hoogtedetectiesystemen nog steeds goed ingesteld en functioneren deze juist?[3] Zo ja, ziet de Minister nog steeds geen aanleiding om aanvullende (technische) maatregelen te nemen voor het verminderen van de hoogtemeldingen en daarmee de files en stremmingen? Zo ja, aan welke maatregelen kan gedacht worden en op welke termijn zouden deze doorgevoerd kunnen worden? Zijn er gesprekken met Prorail inzake het beheer en onderhoud van de Schipholtunnel? Zo ja, wat zijn de uitkomsten van dit gesprek? Zo nee, waarom niet?

Vraag 8
Heeft Rijkswaterstaat al contact gezocht met de transportsector om de problematiek van te hoge vrachtwagens te bespreken? Zo ja, wat is de uitslag van deze gesprekken? Zo nee, waarom niet en wanneer zullen deze gesprekken wel plaatsvinden? Wat zijn de ervaringen in Rotterdam waarbij bijzondere opsporingsambtenaren (BOA's) vrachtwagenchauffeurs een boete kunnen opleggen wanneer hun vrachtwagen te hoog is en ze toch door een tunnel rijden? Is landelijke uitrol van deze maatregel niet wenselijk?

Nader antwoord

In de procedurevergadering van de Vaste Commissie voor Infrastructuur en Milieu van 28 april 2016 is gesproken over mijn tweede antwoord op schriftelijke vragen van de leden Visser en De Boer over het bericht «Stad klaar met tunnelmalaise» (Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2015–2016, nr. 2458).
In dit antwoord liet ik weten de monitoring van de stremmingen bij de Coentunnel te analyseren om na te gaan of er aanvullende maatregelen mogelijk zijn.
Rijkswaterstaat heeft in de 2e helft van 2015 een analyse uitgevoerd naar de oorzaken en eventuele verbetermaatregelen. Ik ga hieronder kort in op de feitelijke werking van de hoogtedetectie. Daarna wordt de analyse van de monitoring weergegeven met de conclusie. Als laatste ga ik in op de verbetermaatregelen en het vervolg.
Feiten hoogtedetectie bij tunnels
Bij tunnels, met een lagere vrije doorrijhoogte dan 4.50 meter, moet hoogtedetectie worden toepast. Dit systeem dient ter bescherming van de betonnen constructie en technische installaties tegen schade als gevolg van bijvoorbeeld te hoog beladen vrachtwagens. Schade aan bijvoorbeeld het plafond van de tunnel levert onveiligheid op (vallende delen) en kan langdurige stremmingen tot gevolg hebben wanneer er herstel moet plaatsvinden.
Een vrachtwagen wordt in de route naar de Eerste Coentunnel op 2 punten gemeten. Bij het eerste meetpunt wordt de chauffeur van een te hoog beladen vrachtwagen verwezen naar een alternatieve route. Het 2e meetpunt ligt in de route naar de tunnelbuis en na detectie worden de verkeerslichten op rood gezet en de tunnelbuis gesloten. Rijkswaterstaat zorgt dat de veroorzaker uit het verkeer wordt gehaald om daarna de tunnelbuis weer open te stellen voor het verkeer. Met de politie is afgesproken dat wanneer

[3] Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2013–2014, nr. 2918

bij nameting blijkt dat een vrachtwagen 4.10 meter of hoger is, de politie te allen tijde ter plaatse komt om proces verbaal op te maken.

Analyse

De analyse, die in de periode van mei tot september 2015 is uitgevoerd door Rijkswaterstaat, heeft plaats gevonden op een aantal deelgebieden in de keten van de hoogtemelding, te weten:

- functioneren van de techniek;
- duur van afhandelproces;
- oorzaak te hoge voertuigen;
- mate van herkenbaarheid alternatieve routes.

Conclusie

Uit analyse van bovenstaande deelgebieden is het volgende te concluderen:

- De hoogtedetectiemeting staat juist ingesteld en functioneert technisch correct;
- Het afhandelproces na een hoogtemelding goed is ingericht maar in het belang van de doorstroming heeft deze nog een optimalisatie nodig;
- Oorzaak te hoge voertuigen zijn o.a.: klapperend /opbollend zeil; uitstekende of verende lading, te hoog beladen;
- Herkenbaarheid alternatieve routes (is niet overal optimaal en moet beter).

Verbetermaatregelen

Op basis van de uitkomsten van de analyse is uitgezocht welke aanvullende maatregelen mogelijk zijn om vertragingen als gevolg van hoogtemeldingen te reduceren en zijn de navolgende acties in gang gezet:

- plaatsen extra borden om de vrachtwagenchauffeurs nadrukkelijker te wijzen op de alternatieve routes;
- overleggen met de transportsector om o.a. bedrijven te bewegen meetpoortjes te plaatsen bij het verlaten van het werkterrein;
- continu optimaliseren ter verbetering van de doorstroming en daarmee ook aan een snelle afhandeling van hoogtemeldingen;
- gesprekken voeren met het OM over mogelijke maatregelen om het aantal hoogtemeldingen te verminderen. Afspraak met de politie is dat hoge prioriteit gegeven wordt aan de hoogtemeldingen bij de Coentunnel.

Rijkswaterstaat geeft chauffeurs zoveel als mogelijk aanwijzingen om hen te wijzen op de maximale doorrijhoogte en alternatieve routes. Het grootste effect op het aantal hoogtemeldingen mag natuurlijk worden verwacht worden chauffeurs zich houden aan de wettelijke maximale laadhoogte van vier meter.

Vervolg

Deze problematiek is al vaker aan de orde geweest maar lijkt hardnekkig. Om die reden heb ik ook bovengenoemde maatregelen, mede op verzoek van uw Kamer, in werking laten treden. Rijkswaterstaat blijft de effecten van de bovengenoemde aanvullende maatregelen monitoren. Waar gewenst zal ik de maatregelen ook weer aanpassen en zal hier ook blijvend aandacht voor houden richting de sector.